

grundige Behandling af dette Kardinals spørgsmaalet, og Mindretallet kan end ikke indrømme, at dette Referat er en helt rigtig Gengivelse af dets Indlæg. Og Flertallets Slutningserklæring, at det finder det naturligt at „beskatte den samlede Ejendoms Værdistigning“ forekommer os mere at være en Tilsløring af Spørgsmaalets Vanskelighed, end en Løsning af Opgaven, og Flertalsbetænkningen yder saaledes, saavidt ses, ikke noget Bidrag til Besvarelsen af dette Hovedspørgsmaal.

Undertegnede Mindretal maa derfor selvstændig foretage den manglende Undersøgelse af, hvorledes Jernbane-Værdistigning kommer til økonomisk Eksistens, hvilke Ting, der hæves i Værdi og bliver Objekt for Skyldpaalæget — og hvilke ikke. — Først bør det maaske fastslaaes for at undgaa Mistydning, at der ved en Jernbanes Anlæg ikke just tænkes paa det Tidspunkt, da den færdige Jernbane aabnes for Driften; allerede længe forinden kan Værdistigningen være foregaaet, og den tager søm Regel allerede sin Begyndelse fra det Øjeblik, da Jernbanens Anlæg paa et bestemt Sted er sikret, og dens Fordele for Egnen med almindelig Sandsynlighed kan beregnes. Dette gaar Jernbaneloven ogsaa udtrykkelig ud fra ved at fastslaa, at Afgiften skal tilsvares, uanset de endog forinden Lovens Ikrafttræden skete Ejer- eller Besidderskifter. Vi forudsætte da i det følgende ved „Jernbanens Komme“ det Tidspunkt, da en projekteret eller anlagt Jernbane paaviselig tilfører Egnen den forudsatte Værdistigning — —.

Men hvorledes nedfældes denne Værdistigning paa Egnens Værdier — det er just Spørgsmaalet?

Her bestrides det da ikke fra nogen Side, at det først og fremmest er *Jordgrunden* — bebygget eller ubebygget — som er Genstand for Værdistigning ved en Jernbanes Komme i vedkommende Grundstykkets Nærhed. Uanset, at det kun er nye almene Udnyttelsesmuligheder, som Banen tilfører Jordstykket, saa anerkender det økonomiske Liv straks disse Muligheder som en økonomisk Værdi, der er Genstand for Handel og Omsætning paa samme Maade, søm Grundstykkets forud derfor eksisterende Værdi.

Fremdeles er det udenfor al Tvivl, at Værdistigningen tilføres samtlige under Paavirkning af Jernbanen værende Grundstykker efter ensartede Love og følgelig med samme Mængde for ensartet beliggende Grunde, samt ganske uanset, hvorledes paagældende Indehaver udnytter de givne Muligheder, ja endog uanset, om han i det hele er opmærksom paa den indtrufne Værdistigning eller ikke. Heraf følger, at det ikke gør nogen Forandring i en Grunds Værdistigning af denne Aarsag, om den er bebygget eller ikke, men at Jernbaneskylden derfor i alle Tilfælde, eller dog i første Række, maa have en grundskatlignende, *reel* Karakter.

Derimod er der indenfor Kommissionen udtalt den Formening, at, *foruden Grundens* Værdistigning kunde det tænkes, at ogsaa den paa et Jordstykke opførte Bygning (og hvad dermed maa stilles i Klasse) tilføres en Værdistigning ved en Banes Anlæg, saaledes at Jernbaneskylden i visse Tilfælde skulde kunne faa Karakter af en Bygningsafgift, stigende og faldende efter en vis tilstedeværende Bebyggelse.

Denne Paastand kan undertegnede Mindretal ikke i noget (normalt) Tilfælde erkende for berettiget. Vor Begrundelse herfor er dog ikke den i Flertalsbetænkningen udtalte, „at en Bygning til enhver Tid maa være lig Værdien af de til dens Opførelse fornødne Materialier med Tillæg af Arbejdsløn“, thi det er saa godt som aldrig Tilfældet; normalt vil en Bygnings Værdi være i uafbrudt Nedgang fra dens Opførelsesdag, indtil den falder sammen, selv om en omhyggelig Vedligeholdelse kan bøde meget paa Ælde og Forfald. En Bygnings Værdi *opadtil* er derimod begrænset til, hvad en lignende Bygning til enhver Tid kan *genopføres* for paa samme Sted eller en ligesaa vel beliggende Plads. Over denne „Genopførelsesværdi“ kan Byg-